

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

Iran's M.

afgazad@gmail.com

آئینه ایران

بهرام رحمانی
۳۰ می ۲۰۲۰

گسترش اعتصاب کامیونداران به ۱۶۳ شهر و حمایت‌ها از آن!



اتحادیه تشکل‌های کامیونداران در هشتمین روز اعتصاب تاکید کرده‌اند: «با وجود تمام فشارها ایستاده‌ایم!»

اعتراضات کامیونداران در ایران از تاریخ یکم خردادماه آغاز شد و حالا با گذشت یک هفته، در مجموع به دستکم ۱۶۳ شهر گسترش یافته است. این رانندگان که از افزایش هزینه‌ها، کاهش کرایه‌ها، وضعیت معیشتی نابسامان و بی‌توجهی دولت به مطالبات صنفی‌شان به ستوه آمده‌اند، با خاموش کردن کامیون‌ها و توقف در جاده‌ها، صدای اعتراض خود را به گوش رسانده‌اند. در روزهای گذشته گزارش‌هایی از برخورد نیروهای امنیتی با رانندگان معترض، بازداشت و تهدید آن‌ها منتشر شده و نگرانی‌ها از سرکوب شدیدتر این حرکت صنفی افزایش یافته است.

۱۸۹ تشکل و فعال در جنبش «زن، زندگی، آزادی» ضمن اعلام همبستگی با اعتصاب سراسری رانندگان کامیون و نانوایان، اعلام کردند: «ما از اعتصابات رانندگان کامیون و نانوایان قاطعانه حمایت می‌کنیم و آن را نه صرفاً صنفی، بلکه بخشی از یک مبارزه سیاسی و سراسری برای بازپس‌گیری نان و زندگی می‌دانیم.»

این بیانیه اضافه کرد: «ما گسترش اعتصاب در دیگر بخش‌ها و همزمانی آن‌ها را ضروری می‌دانیم. امروز بیش از همیشه حیاتی است که معلمان، کارگران بخش‌های تولیدی و خدماتی، پرستاران و کادر درمان، کسبه و مغازمداران و بازاریان، دانشجویان و دانش‌آموزان دبیرستان‌ها، با تشکیل شوراها و هسته‌های هماهنگی و اعتصاب‌های همزمان، جبهه مشترک علیه دشمن مشترک را قوی‌تر کرده و مسیر حرکت به‌سوی اعتصاب عمومی را هموار کنند.»

بسیاری از چهره‌های سیاسی، مدنی و هنری پیش‌تر از اعتصاب سراسری کامیونداران حمایت کرده بودند که از میان آن‌ها می‌توان به مادر ستار بهشتی، جعفر پناهی، کتایون ریاحی، مهدی یراحی و... اشاره کرد.

اتحادیه تشکل‌های کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران، شامگاه چهارشنبه هفتم خرداد در بیانیه‌ای با اشاره به این‌که هفتمین روز از اعتصاب سراسری کامیون‌داران با اتحاد در بیش از ۱۳۵ شهر سپری شد، نوشت: «صدای ما اکنون در سراسر ایران پیچیده است.»

این بیانیه با تاکید بر این‌که این اتحاد و همبستگی، دیگر تنها صدای یک قشر نیست و پژواک خواسته‌های به‌حق هزاران انسان زحمت‌کش است، افزود: «با وجود تمام فشارها، ما همچنان ایستاده‌ایم.»

اتحادیه کامیون‌داران ضمن استقبال از پیوستن نisansداران نیشابور به اعتصاب کامیون‌داران، از نisansداران دیگر شهرها دعوت کرد تا با پیوستن به این خیزش جمعی، به آن جان تازه‌ای ببخشند.

اعتصاب کامیون‌داران ایرانی همچنان ادامه دارد. بنا بر اعلام «اتحادیه تشکل‌های کامیون‌داران و رانندگان»، این اعتصاب در بیش از ۱۳۰ شهر کشور، از بندرعباس و تهران گرفته تا اهواز، سنندج، تبریز، شیراز، زاهدان، مشهد و اصفهان گسترش یافته است.

برخلاف آنچه شاید از بیرون به نظر بیاید، این فقط یک اعتراض «صنفی» نیست؛ بلکه به روشنی و شفافیت نشان‌دهنده نارضایتی‌های چندلایه از سوی کامیون‌داران، کارگران، نانوایان، کشاورزان، بازنشستگان، پرستاران، معلمان و... است که ناگزیر از زیستن در وضعیت نابسامانی هستند که جمهوری اسلامی برایشان فراهم کرده است.

اما خامنه‌ای می‌گوید: «کشور مشکلی ندارد»!

خامنه‌ای در دیدار با استانداران، به‌جای ارائه راهکار، دستورالعملی برای مدیریت «ظاهری» نارضایتی‌ها صادر می‌کند. او از مسئولان خواسته تا به میان مردم بروند، با آنان گرم بگیرند، بگذارند گله کنند، اما در نهایت، با بی‌اعتنایی عبور کنند؛ چراکه او اعتقاد دارد مردم معمولاً اعتراض‌شان «وارد» نیست و ...

او با انکار غیرمستقیم مشکلات کامیون‌داران و کلاً مملکت، می‌کوشد ابعاد اعتراض‌های بخش‌های مختلف کار و تولید و غیره را کوچک و تحت کنترل جلوه دهد؛ تلاشی تحقیرآمیز برای بی‌اهمیت جلوه‌دادن یک مشکل واقعی.

در حالی که واقعیت روزمره مردم چیز دیگری است: گرانی، فقر، بیکاری، تورم، کاهش قدرت خرید، ناامنی شغلی، سرکوب، زندان، اعدام، مهاجرت، خستگی اجتماعی، افسردگی و ناامیدی. این تنها بخش کوچکی از واقعیت تلخ زندگی امروز مردم ایران است.

علی خامنه‌ای در دیدار وزیر کشور و استانداران، با تاکید بر این‌که در فضای عمومی کشور «فرصت» زیاد است، گفت «مشکلی در کشور نیست»! این نه‌تنها یک دروغ بزرگ از زبان فرد اول مملکت است، بلکه او در حالی از «فرصت» و «نبود مشکل» می‌گوید که تنها کامیون‌داران از مردم در ۱۳۵ شهر کشور اعتصاب کرده‌اند.

چنین ادعائی، آگاهانه و عامدانه برای تحریف واقعیت بیان شده است. ادعای نبود مشکل، مصداقی است از انکار آگاهانه بحران. این روایت نشانگر خودفریبی است. توهم مدیریت بحران، جای درک واقعی از عمق بحران را گرفته است. اگر واقعا خامنه‌ای باور دارد کشوری که در راس رهبری آن قرار دارد فرصت زیاد است و مشکلی نیست، توهمی مالیخولیائی است.

علی خامنه‌ای، در اوج اعتصاب سراسری کامیون‌داران، به‌صراحت گفته «مشکل خاصی وجود ندارد» و «مردم به چیزی اعتراض می‌کنند که در آن وارد نیستند.» او نه‌فقط بحران را انکار می‌کند، بلکه اعتبار درد مردم را نیز زیر سؤال می‌برد و بدین‌سان، رهبر توهم دیکتاتوری خود را به جای واقعیت می‌نشاند.

هیتلر، در پناهگاه، از «پیروزی نهائی» می‌گفت و واقعیت جنگ را انکار می‌کرد. بشار اسد، کشورش ویران شد و در حال فرار بود، اما همچنان از «حمایت مردم» دم می‌زد.

توهم دیکتاتور همیشه از انکار و خودشیفتگی و خودبزرگبینی آغاز می‌شود: انکار واقعیت! اما آیا انکار و سرکوب، بحران را از بین می‌برد؟ نه خبر، فقط لحظه انفجار را به تأخیر می‌اندازد.

از بندرعباس و کرمانشاه گرفته تا مشهد، سمنجان، تبریز، تهران و اهواز، کامیون‌داران در پاسخ به فشارهای اقتصادی و ناکارآمدی ساختاری اعتصاب کرده‌اند.

بر پایه گزارش «اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان»، این حرکت صنفی، با وجود تهدید، بازداشت و برخوردهای امنیتی ادامه دارد. تنها در کرمانشاه، دست‌کم ۱۱ راننده بازداشت شده‌اند و سه نفر به نام‌های صدیق محمدی، کاوه مرادیان و رزگار مرادی با قرار بازداشت یک‌ماهه مواجه‌اند.

خامنه‌ای برای رهائی از کابوس‌های قبلی‌اش، نظیر جنبش «زن، زندگی، آزادی»، حتی ابائی از کشتار کودکان نداشت.

اعتصاب کامیون‌داران، ناوایان و کشاورزان نشانه‌هایی از تب یک بیماری مزمن در ساختار سیاسی-اقتصادی جمهوری اسلامی است. جرقه این اعتراض‌ها، مسائل معیشتی و سرکوبگری بوده، اما زمینه‌های آن عمیق‌تر و به‌مراتب سیاسی‌تر از آن چیزی است که حاکمیت القا می‌کند.

دور جدید اعتراضات رانندگان و کامیون‌داران از ۲۹ اردیبهشت در بندرعباس و در پی فراخوان اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران آغاز شد و از اول خرداد به‌صورت هماهنگ در ده‌ها شهر ایران ادامه یافت.

رانندگان معترض گفته‌اند در اعتراض به کاهش سهمیه گازوئیل، گرانی بیمه، پائین بودن کرایه حمل بار و دیگر مطالبات صنفی محقق‌نشده خود، به مدت یک هفته اعتصاب خواهند کرد.

اتحادیه کامیون‌داران با اشاره به اعتصاب هماهنگ ۱۳۵ شهر کشور در یک هفته اخیر، خبر داد در چند روز گذشته نایسان‌داران و رانندگان دیگر اصناف نیز به این اعتراض پیوستند و «مسئولان ناچار به واکنش شدند».

این اتحادیه با صدور بیانیه‌ای نوشت: «ما اعتصاب کردیم چون خواهان حقمان هستیم. ما کنار هم ایستادیم، چون اتحاد ما تنها چیزی است که این چرخ را به نفعمان می‌چرخاند. امروز از قلب لرستان تا خاک خوزستان، از بندر جنوب تا جاده‌های شمال، کامیون‌ها خاموش‌اند اما صدای رانندگان بلندتر از همیشه در حال طنین انداختن است».

رانندگان معترض گفته‌اند در اعتراض به کاهش سهمیه گازوئیل، گرانی بیمه، پائین بودن کرایه حمل بار و دیگر مطالبات صنفی محقق‌نشده خود، به مدت یک هفته اعتصاب خواهند کرد.

اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران اعلام کرد با ایستادگی خود به بخشی از خواست‌ها رسیده است. اعتصاب کامیون‌داران ادامه دارد، برخی از آن‌ها بازداشت شده‌اند و حمایت چهره‌های مطرح از آن‌ها افزایش می‌یابد.

کانال تلگرامی اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران، گفته است «این حرکت بزرگ، نتیجه اتحاد، آگاهی و همبستگی رانندگانی است که با صبوری و قدرت، مطالبه‌گری را به شکلی شرافتمندانه پیش بردند».

در کلیپ دیگری در همین کانال دیده می‌شود که نمایندگان کامیون‌داران رانندگان سراسر کشور در جلسه‌ای نماینده بیمه تامین اجتماعی، نماینده اداره راه، نماینده سپاه و نماینده پلیس امنیت مطالبات خود را پیگیری می‌کنند.

کامیون‌داران می‌گویند به خاطر مقاومت، «صدای ما شنیده شد». اشاره آن‌ها به عقب‌نشینی نسبی دولت در برابر خواست‌هایشان است.

با وجود یک پیروزی نسبی، ویدیوهای تازه‌ای که در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده نشان می‌دهد کامیون‌داران تا رسیدن به همه مطالبات خود دست از اعتصاب نخواهند کشید.

کامیون‌داران در ملایر، بروجرد، خرم‌آباد، اصفهان، ساوه، همدان، ایلام، بندرعباس، سرپل ذهاب، مریوان، سیرجان و بسیاری شهرهای دیگر در ویدیوهای ارسالی گفته‌اند به حرکت اعتراضی خود ادامه می‌دهند.

نیسان‌داران نیشابور نیز به اعتصاب کامیون‌داران پیوستند. در ویدیویی که از شاپور جدید اصفهان ارسال شده، گفته می‌شود: «اعتصاب ادامه دارد.»

با ادامه اعتصاب کامیون‌داران بر تعداد چهره‌های مطرح سیاسی و هنری که از آن‌ها حمایت می‌کنند افزوده می‌شود. کتابیون ریاحی بازیگر معترض سینمای ایران در صفحه اینستاگرام خود نوشت: «بار شرافت ایران بر دوش کامیون‌داران است.»

این اعتصاب در اعتراض به مشکلات معیشتی و صنفی رانندگان شکل گرفت و در روزهای اولیه به شهرهای متعددی گسترش یافت.

جلسه روز یکشنبه مجلس خامنه‌ای شاهد ابراز وحشت حکومت نسبت به تظاهرات گسترده و درگیری نانوایان با نیروی سرکوبگر انتظامی در مشهد و اعتصاب کامیون‌داران و پیامدهای بحران قطعی برق و اعتراضات اقصای مختلف علیه نظام غارتگر بود.

گرانی و فقر و بیکار در ایران بیداد می‌کند. مرکز آمار تورم فروردین ۱۴۰۴ را نسبت به ماه مشابه در سال پیش ۳۸ و ۹ دهم درصد افزایشی گزارش کرد. این آغاز سال ۱۴۰۴ است و به گفته اقتصاد آنلاین، تازه «گرانی و تورم» (بیش‌تر) در راه است.»

هشدارها در دیگر رسانه‌های حکومتی هم «زنگ خطر بازگشت تورم افسارگسیخته را به صدا درآورده است»؛ زندگی مردم چنان تاراج شده که بخشی از روزنامه‌های نظام تیتز می‌زنند: «دیگر نمی‌توان گفت سفره‌های کارگران کوچک شده، بلکه نابود شده!»

این فاجعه البته، نه تصادف است و نه نتیجه تحریم‌ها، بلکه محصول مستقیم غارتگری مافیای حاکم است که سر اژدهای هفت‌سر فسادش، شخص خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی ایران است.

این وضعیت جامعه‌ای را نشان می‌دهد که به نوشته روزنامه هم‌میهن «مردم عصبانی و معترض هستند. (و) ... پائین آمدن تاب‌آوری آن‌ها» به نقطه انفجار رسیده است. وضعیت گرانی و تورم چنان اعصاب جامعه را به هم ریخته که کارشناسان برای مردم نسخه مقابله با «استرس ناشی از تورم و گرانی» ارائه می‌دهند!

این تورم افسارگسیخته، زائیده فساد سیستمی است که خامنه‌ای در راس آن، منابع ملت و مملکت را تاراج می‌کند. مهره‌هایی چون بابک زنجانی که خامنه‌ای او را از حکم نمایشی اعدام عفو کرد، تنها نوک کوه یخ فساد عظیمی است که مستقیماً در بیت خامنه‌ای ریشه دارد.

البته پاسخ روشن است: مافیای حکومتی، منافع خود را حفظ می‌کند و بار بحران را بر دوش مردم می‌اندازد. مافیایی که به اذعان باند‌های حکومتی با «تورم حقوق ناچیز کارگران را می‌بلعد» و این خامنه‌ای و دار و دسته‌اش هستند که از این فلاکت سود می‌برند.

اما این گرانی و تورم، همراه با قطعی برق، کمبود آب و بحران مسکن و ده‌ها بحران رو به افزایش دیگر، تنها خشم مردم را شعله‌ور کرده و زمینه و بستر یک جنبش اعتراضی مردمی را فراهم کرده است.



هفتمین روز اعتصاب

کامیون‌داران و رانندگان خودروهای سنگین امروز چهارشنبه هفتم خرداد با وجود فشارهای حکومتی برای هفتمین روز پیاپی در شماری از شهرهای ایران اعتصاب کردند.

باوجود تهدیدها و فشارهای امنیتی، اتحادیه کامیون‌داران در بیانیه‌ای تاکید کرد بازداشت کامیون‌داران نه تنها کوچکترین خللی در اراده آن‌ها ایجاد نمی‌کند، بلکه رانندگان را در اعتصاب خود مصمم‌تر می‌سازد.

این اتحادیه خواستار آزادی فوری و بی‌قید و شرط رانندگان بازداشتی شد و هشدار داد: «سرکوب، دستگیری و تهدید، پاسخی به مطالبات مشروع نیست؛ بلکه نشانه‌ای از استیصال در برابر موج خروشان عدالت‌خواهی ماست.»

نیروهای امنیتی جمهوری اسلامی ایران، همزمان با هفتمین روز اعتصاب کامیون‌داران، چندین راننده خودروهای سنگین را در استان کرمانشاه دستگیر کردند. از سوی دیگر، دولت مسعود پزشکیان برای مهار اعتصاب کامیون‌داران، به خودروهایی که در این چند روز بار حمل کرده‌اند، وعده سوخت تشویقی داد. همچنین سپاه کامیون‌های خود را به جاده‌ها انداخته تا اعتصاب بشکند.

اتحادیه تشکل‌های کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران خبر داده بود ششم خبر داد ۱۱ تن از رانندگان خودروهای سنگین در استان کرمانشاه به دست نیروهای امنیتی دستگیر شده‌اند.

گزارش‌های رسیده حاکی از آن است که شهاب دارابی، راننده کامیون و بلاگر اهل اسلام‌آباد غرب، ششم خرداد به‌دلیل حمایت از اعتصابات کامیون‌داران بازداشت و به مکانی نامعلوم منتقل شد.

در چنین وضعیتی، حمایت جنبش‌های اجتماعی، مردم ناراضی و همه نیروهای سرنگونی‌طلب و آزادی‌خواه وظیفه آگاهانه و دادوطلبانه دارند تا از این اعتصاب حمایت کنند و همزمان بر همبستگی و هماهنگی کلیه اعتراضات تاکید ورزند.

مقام‌های استان هرمزگان چهارشنبه هفت خرداد و همزمان با ادامه و گسترش اعتصاب کامیون‌داران، اعلام کردند که در جایگاه‌های بندرعباس به کامیون‌هایی که بارنامه حمل کالا داشته باشد، ۳۰۰ لیتر سوخت تشویقی می‌دهند. همزمان با این وعده‌ها، مقام‌های امنیتی اقدام به بازداشت و پرونده‌سازی برای رانندگانی کرده‌اند که به اعتصاب پیوسته‌اند.

اتحادیه کامیون‌داران با انتشار بیانیه‌ای ضمن تائید این خبر اعلام کرد ماموران وزارت اطلاعات با یورش به خانه دارابی، او را مقابل خانواده‌اش با خشونت و ضرب و جرح بازداشت کردند.

دارابی پیش از بازداشت در ویدیویی علام کرد دو صفحه‌اش در شبکه‌های اجتماعی به‌دلیل حمایت از اعتصاب رانندگان خودروهای سنگین از دسترس خارج شده است.



از جمله در فلمی می‌بینیم و مربوط به اعتراض رانندگان زن سرویس‌های مدارس است. «قرچک» تا پیش از انقلاب ۵۷، یکی از روستاهای ورامین بود که در ۴ دهه گذشته خود تبدیل به یک شهرستان شده است. این زنان رانندگان سرویس‌های مدارس دختران قرچک هستند که برای اعتراض به شرکتی که سرویس مدارس را در اختیار دارد مقابل فرمانداری قرچک دست به تظاهرات زده‌اند. شمار این زنان در دیگر شهرهای ایران چه تعداد است؟ حدس آن دشوار است.

دلایل اصلی اعتصاب کامیون‌داران

فشار اقتصادی ناشی از سوء مدیریت: رانندگان کامیون به دلیل افزایش هزینه‌های بیمه، تعمیرات، قطعات یدکی و عوارض جاده‌ای تحت فشار اقتصادی شدیدی قرار دارند. قیمت بیمه‌ها به ۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان در ماه رسیده است که این امر برای بسیاری از رانندگان غیرقابل تحمل است.

کاهش سهمیه سوخت: سهمیه سوخت یارانه‌ای به شدت کاهش یافته است. در حالی که پیش‌تر حدود ۳۰۰۰ لیتر بود، اکنون به تنها ۵۰۰ لیتر رسیده است. این کاهش باعث افزایش هزینه‌های سوخت و کاهش درآمد رانندگان شده است.

ناامنی و سرقت: ناامنی‌های شخصی به دلیل سرقت‌ها و حملات، یکی دیگر از مشکلات جدی رانندگان کامیون است. این موضوع باعث شده است که رانندگان احساس امنیت نکنند و از کار کردن در برخی مسیرها خودداری کنند.

مشکلات بین‌المللی: مشکلات در دریافت ویزا و مجوزهای کاری بین‌المللی به دلیل تحریم‌ها، وضعیت نامناسب زیرساخت‌های جاده‌ای و بی‌توجهی مسؤولان به این حوزه، از دیگر چالش‌های رانندگان کامیون است.

موضع‌گیری مقامات حکومتی و رسانه‌ها در رابطه با اعتصاب سراسر کامیون‌داران

در ابتدا، حکومت به این اعتراضات بی‌توجه بود و برخی مقام‌های جمهوری اسلامی مدعی شدند که این اعتراضات جعلی و با منشا خارجی هستند. اما با گسترش اعتصابات، مقام‌ها مجبور به واکنش شدند. محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس، خواستار رسیدگی فوری به مشکلات کامیون‌داران شد و معاون سازمان راهداری وعده داد که سهمیه سوخت پایه رانندگان حفظ شود و موضوع کاهش آن دوباره بررسی گردد.

رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، در خصوص اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان خودروهای سنگین گفت: «عده محدودی از رانندگان سعی در ایجاد التهاب دارند که این اقدامات هم حاصل تحریک رسانه‌های معاند خارجی است و می‌خواهند جاده‌های کشور را ناامن نشان دهند.»

او ادامه داد: «رسانه‌های معاند به طور آگاهانه و برخی از رسانه‌های داخلی ناآگاهانه تصویر اغراق‌آمیزی از مشکلات رانندگان کامیون ارائه می‌دهند که درست نیست و رانندگان کامیون برای رفع مشکلات موجود بسیار همراه هستند.» قوه قضائیه از بازداشت و پرونده‌سازی برای رانندگان کامیون به دلیل اعتصاب خبر داد با ادامه اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان خودروهای سنگین، دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان فارس، از پرونده‌سازی برای «برخورد قضائی» با شماری از این رانندگان خبر داد. میرحاجی دوشنبه پنجم خرداد گفت که با تعدادی از «مختل‌کنندگان فعالیت رانندگان و کامیون‌داران» در استان فارس برخورد قضائی شده، برخی بازداشت شده‌اند و برای کسانی، پرونده تشکیل داده‌اند.

گازوئیل با سه نرخ عرضه خواهد شد

بر اساس مصوبه هیأت وزیران، از تیرماه ۱۴۰۴، گازوئیل با سه نرخ عرضه خواهد شد. نرخ سهمیه‌ای ۳۰۰ تومان برای ناوگان فعال با بارنامه برخط، نرخ نیمه‌یارانه‌ای (نصف قیمت خرید از پالایشگاه‌ها، حدود ۲۸/۵۰۰ تومان) برای مصرف تا ۴۰ درصد بیش از سهمیه و نرخ آزاد (بر اساس قیمت فوب خلیج فارس، حدود ۴۲/۰۰۰ تومان) برای مصرف بالاتر.

کامیون‌داران به مصوبه‌ی جدید اعتراض دارند و می‌گویند این طرح برای رانندگان شهری یا کسانی که بارنامه‌های منظم ندارند، تبعات سنگینی دارد. سید جلال موسوی، نایب رئیس کانون کامیون‌داران ایران، در این خصوص اظهار کرده است: «بسیاری از کامیون‌ها به دلیل تأخیر در تخصیص سهمیه یا کمبود سوخت در جایگاه‌ها، مجبور به استفاده از نرخ‌های دوم و سوم می‌شوند که عملاً فعالیت را غیراقتصادی می‌کند.» بعضی از رانندگان می‌گویند حتی با گازوئیل ۳۰۰ تومانی هم کرایه‌ها کفاف هزینه‌ها را نمی‌داد، حالا با نرخ‌های چندین هزار تومانی، مجبورند کامیون را بخوابانند. رانندگان افزایش قیمت سوخت را در کنار کرایه‌های پائین، هزینه‌های بالای تعمیرات و عوارض جاده‌ای، عامل به بن‌بست رسیدن حمل‌ونقل می‌دانند.

توجیهات مقامات حکومتی در رابطه به سر نخ‌ری کردن گازوئیل

کرامت ویس‌کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، هدف مصوبه دولت را مدیریت مصرف سوخت، کاهش قاچاق و تخصیص عادلانه سهمیه بر اساس پیمایش واقعی عنوان و تأکید کرد: ناوگان فعال با بارنامه معتبر همچنان گازوئیل ۳۰۰ تومانی دریافت می‌کنند و تغییر قیمتی برای آن‌ها اعمال نخواهد شد. اما حجم سوخت قاچاق چه‌قدر است؟ روزانه بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر با ارزش حداقل ۷ میلیارد دلار است. این رقم با نرخ ارز بازار توافقی ۴۶۰ هزار میلیارد تومان محاسبه می‌شود. در همین شرایط، دولت مجوز واردات ۱۳۰ هزار میلیارد تومان سوخت در سال آینده را از مجلس گرفته است که با جلوگیری از قاچاق، می‌تواند ۳.۵ برابر این مبلغ را نقد کند.

برآورد ستاد مبارزه با قاچاق کالا نشان می‌دهد حدود ۸۰ درصد از قاچاق سوخت مربوط به گازوئیل است که اختلاف قیمت بالاتری با کشورهای همسایه دارد و ۲۰ درصد مابقی قاچاق سوخت، بنزین است. گازوئیل سهم بیشتری از قاچاق دارد، چون سامانه‌ی هوشمندی روی توزیع آن نظارت ندارد و انتقال آن نیز راحت‌تر است. در یک مورد بیش از ۲۱ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در بندر کلاهی کشف شد، مقدار سوختی که با تولید روزانه یک پالایشگاه برابری می‌کند. اگر ۱۰ هزار نیسان به بندر کلاهی آورده شوند، نمی‌توانند ذخایر سوخت قاچاق در این بندر را تخلیه کنند. کلاهی، روستائی در کنار تنگه هرمز و دریای عمان و در امتداد کوه‌های مکران است.

مجتبی قهرمانی، رئیس کل دادگستری هرمزگان، پس از بیان این موارد با اشاره به عملیات بزرگ دستگاه قضائی و فراجا برای پاکسازی بندر کلاهی از مخازن و زیرساخت‌های قاچاق سوخت، نوشت: قاچاق سوخت در بندر کلاهی یک مشکل مزمن و ریشه‌ای است که به مرور زمان و طی چند سال شکل گرفته و به وضعیت فعلی رسیده است.

دلیل قاچاق سوخت ایران

ایران یکی از معدود کشورهای دنیاست که در آن سوخت قاچاق می‌شود، چون این‌جا خودرو گران و سوخت ارزان است، سیاستی دقیقاً برعکس جریان عادی جهان. دلایل زیادی برای سودآور بودن قاچاق سوخت در ایران وجود دارد و مهم‌ترین آن، تفاوت قابل توجه قیمت سوخت بین ایران و کشورهای همسایه است. تفاوت فاحشی که هر نوع جابه‌جائی سوخت به هر یک از کشورهای همسایه را به تجارتی بسیار سودآور تبدیل می‌کند. اگر یک مخزن ۱۰ هزار لیتری بنزین از ایران به پاکستان قاچاق شود، سود حاصل از آن بالغ بر ۵۰۰ میلیون تومان است.

قیمت سوخت همسایگان ۲۰۰ برابر قیمت داخلی! دلیل اصلی قاچاق گازوئیل و بنزین، اختلاف قیمت داخلی و قیمت سوخت در کشورهای همسایه است. قاچاقچیان بنزین و گازوئیل تولید ایران را به ترتیب تا سقف ۳۰ الی ۲۰۰ برابر قیمت داخلی خرید و فروش می‌کنند و یک تجارت پرسود برای کل زنجیره قاچاق در ایران و کشورهای همسایه ایجاد شده است.

روش‌های رایج قاچاق سوخت

ترانزیت سوخت: روشی است که بعضی از راننده‌های کامیون و تریلی در آن نقش دارند. بخشی از ظرفیت مخازن ترانزیت وارد شده به ایران خالی است و حین عبور از ایران پر از سوخت می‌شود. چند وقت پیش ویدئویی در شبکه‌های اجتماعی منتشر شد که راننده‌ی تصویربردار ادعا می‌کرد تریلی افغانی با مخزن ۳ تا ۴ هزار لیتری وارد ایران شده است و آنرا پر می‌کند.

مینی‌ریفاینری و واحدهای تولیدی هیدروکربوری: این نوع قاچاق را اصطلاحاً سوخت‌شوئی می‌گویند. واحدهای کوچک و حاشیه‌ای، اما با نفوذ در بخش‌های دولتی، حجم قابل توجهی سوخت را در مرحله توزیع با سندسازی تصاحب می‌کنند و به عنوان کالای تولیدی خود به کشورهای همسایه صادر می‌نمایند.

کاروان‌های قاچاق سوخت: این روش قاچاق سوخت در ایران بیشتر به چشم می‌آید و خبرساز می‌شود. وانت‌ها، خودروهای سواری و حتی چارپایان بشکه‌های سوخت را از مسیرهای صعب‌العبور قاچاق می‌کنند. تصور بیشتر افراد از قاچاق سوخت به همین شکل است.

لوله‌کشی انتقال سوخت! رئیس کل دادگستری هرمزگان گفت: ۴۰۰۰ مخزن سوخت و ۶۰۰ کیلومتر خطوط لوله انتقال گازوئیل در بندر کلاهی کشف و تخلیه شد. همچنین ۳۰۰ انبار غیرمجاز فرآورده‌های نفتی نیز در این عملیات کشف شدند.

به گفته مجتبی قهرمانی زیرساخت‌های ذخیره‌سازی غیرمجاز قاچاقچیان، ظرفیت جمع‌آوری و ذخیره حدود ۲۱ میلیون لیتر سوخت قاچاق را داشته‌اند و پاکسازی این تجهیزات و زیرساخت‌ها بیش از ۷۲ ساعت طول کشیده است.

سوخت ایران به کجا قاچاق می‌شود؟

بهمن ۱۳۹۳ خبرگزاری مهر در گزارشی نوشت که روزانه حدود ۳ میلیون لیتر فرآورده‌های سوختی از استان سیستان و بلوچستان قاچاق می‌شود، در حالی‌که آن سال کل گازوئیل توزیع‌شده در استان روزانه ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار لیتر

بود. سال ۱۳۹۳ مقدار سوخت قاچاق از ایران به پاکستان روزانه ۱۰۰ تا ۱۳۰ تانکر برآورد می‌شد هر کدام ظرفیت ۲۵ تا ۴۰ هزار لیتر دارند، گازوئیل ایران از این استان به بلوچستان پاکستان حمل می‌شود.

مسیرهای منتهی به کردستان عراق نیز از دهه ۸۰ پر رفت و آمد شده است. بر اساس گزارش مهر، سال ۱۳۹۳ تفاوت بین سوخت قاچاق و سوختی که به صورت قانونی وارد عراق می‌شود، چندان مشخص نبود. این سوخت از گذرگاه مرزی برقش عبور می‌کرد.

یک راننده تانکر ایرانی به مهر گفته بود: «حدود یک سال است این کار را انجام می‌دهم. ماهی ۳-۴ محموله قانونی می‌برم و سه چهار محموله غیرقانونی. محموله‌های قانونی درآمد بیشتری برایم دارد، به پول بیشتری که از قاچاق در می‌آورم، نیاز دارم.»

استان هرمزگان با لنگرگاه‌های غیرمجاز و ارتباط آبی با کشورهای منطقه به بهشت قاچاقچیان سوخت تبدیل شده است. سرهنگ عبدالله لشگری فرمانده وقت پایگاه دریابانی قشم در این مورد گفته بود: «قاچاقچیان اکثراً از لنج‌ها و شناورهای در حال تردد در دهانه تنگه هرمز تا کل سواحل خلیج فارس و دریای عمان استفاده می‌کنند و محموله‌های قاچاق را خارج از مرزهای آبی ایران، به کشتی‌های خارجی می‌فروشند. قاچاقچیان سوخت از لنج‌هایی با ظرفیت ۵۰ تا ۲۱۰ هزار لیتر و قایق‌هایی با ظرفیت ۲ تا ۲۰ هزار لیتر استفاده می‌کنند. حتی لنج‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ یا ۲۰۰ هزار لیتر گازوئیل ۲۱۰۰ تومانی توقیف شده‌اند.

نقش بزرگ بخش دولتی در قاچاق سوخت

دی‌ماه ۱۴۰۳ محمداقبر قالیباف رئیس مجلس درباره قاچاق سازمان‌دهی شده و به نقش بخش‌های دولتی و رسمی در قاچاق سوخت، اقرار کرده است: «روزانه بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون لیتر فرآورده از کشور قاچاق می‌شود که تردید نکنید این قاچاق سازمان‌دهی شده است و مراکز تولید و مصرف‌کننده‌های اصلی، اولین تهیه‌کننده‌های این قاچاق هستند.» فرهیختگان در این مورد نوشت: «وزارت نفت»، تولیدکننده و توزیع‌کننده اصلی سوخت در کشور است و بر اساس اعلام نهادها و وزارتخانه‌های دولتی، سهمیه‌ای برای دریافت سوخت به هر بخش تعیین می‌شود. جلیل سالاری، مدیرعامل سابق شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، گفته ۱۶ سازمان و نهاد دولتی در تعیین سهمیه‌ها نقش دارند؛ بنابراین منش اصلی قاچاق جایی غیر از دولت نیست و در لایه‌های بعدی، این سوخت منحرف‌شده وارد شبکه‌های متعددی از ذی‌نفعان و قاچاقچیان خرد و کلان می‌شود.

در همان بازه زمانی، رئیس پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز اعلام کرد در ۹ ماه اول سال، ۲۵ هزار پرونده در حوزه قاچاق سوخت تشکیل شده است و حدود ۲۴ هزار نفر متهم به قاچاق سوخت دستگیر شده‌اند. این ۲۴ تا ۲۵ هزار دستگیری و تشکیل پرونده، فقط بخشی از شبکه پر تعداد و بزرگ قاچاق بوده که شناسایی و بازداشت شده‌اند. از سوی دیگر در لایه بعدی، شبکه‌های محلی بسیار گسترده‌ای شکل گرفته و تعداد آن‌ها به قدری زیاد است که عمدتاً هرکدام از آن‌ها سرش به یک مقام دولتی و سپاهی و امنیتی وصل است.

پس بخش اصلی قاچاق کالا و ارز و سوخت، در دست نهادهای دولتی و یه گروه‌های وابسته به آن‌ها است.



کامیون‌داران چه می‌گویند؟

جلال موسوی، نایب رئیس کانون کامیون‌داران کشور گفت: «تعدادی از کامیونداران در اراک، قزوین، بندرعباس و اردبیل روز گذشته (شنبه) بار نزده بودند. بعضی از آن‌ها هم که بار زدند به دلیل ترس نتوانستند در جاده راه بیفتند.» او دلیل اعتراض کامیون‌داران را عوامل زیادی می‌داند: دلیل اعتراض کامیونداران فقط مربوط به قیمت گازوئیل نیست، بلکه این قشر با مشکلات متعددی دست به گریبانند.

موسوی گفت: سه نرخى شدن گازوئیل، افزایش قیمت بیمه تامین اجتماعی، نبود نظارت بر هزینه‌های تعمیر کامیون و قطعات یدکی بخشی از مشکلات کامیونداران است.

او ادامه داد: گرانی لاستیک و روغن از دیگر مسایل این قشر است و افزایش هزینه‌های این شغل در حالی است که در سال جاری نرخ کرایه کامیون بالا نرفته است.

او درباره گازوئیل سه نرخى گفت: اگر گازوئیل بر اساس سهمیه تعیین می‌شود، پس این سه نرخ از کجا آمده است؟ موضوع این است که حتما سهمیه به اندازه کافی داده نمی‌شود که نیاز به گازوئیل بیشتر برای کامیونداران با نرخ‌های دیگری هست.

او تاکید کرد: اگر میزان سهمیه کافی و صحیح باشد کامیون‌دار به گازوئیل بیشتر با نرخ بالاتر نیاز پیدا نمی‌کند.

نایب رئیس کانون کامیون‌داران کشور بیان کرد: ده سال قبل با نظر کارشناسان جدولی برای سهمیه کامیون‌داران تعیین شد که اکنون هم بر اساس همان جدول سهمیه داده می‌شود. این در حالی است که کامیونی که در آن زمان ده سال عمر داشته حالا بیست ساله است و مصرف بیشتری دارد.

او شرح داد: با بالا رفتن عمر کامیون پمپ گازوئیل نشتی پیدا می‌کند و چون جنس اصل بوش موجود نیست و باید از کالای چینی استفاده کرد، تعویض قطعه هم اثر لازم را ندارد و بنابراین مصرف سوخت باز هم بالا می‌رود.

موسوی عنوان کرد: علاوه بر آن مسیرها به‌طور کامل مورد پوشش بارنامه نیست و در بسیاری از موارد بخشی از مسیر از قلم می‌افتد در حالی که راننده برای طی کردن آن بخش هم گازوئیل مصرف می‌کند. این مسأله در بیشتر شهرستان‌ها وجود دارد.

او افزود: در گذشته میزانی به عنوان سهمیه پایه تعیین می‌شد اما در حال حاضر همان سهمیه هم قطع شده است. این سهمیه پایه مسیرهایی که در بارنامه تعیین نمی‌شد را جبران می‌کرد.

او گفت: درست است که قیمت واقعی گازوئیل ۳۰۰ تومان نیست، اما در عین حال کرایه ما هم کرایه واقعی نیست. قیمت لاستیک هم صد در صد گران شده و با درآمد کامیونداران مطابقت ندارد.

او اعلام کرد: گفته می‌شود سه نرخی کردن گازوئیل برای جلوگیری از قاچاق است، ممکن است عده‌ای هم به میزان کمی گازوئیل بفروشند، اما اگر هم چنین چیزی باشد، تعداد کمی هستند و میزان آن هم بسیار کم است و امکان فروش زیاد وجود ندارد.

در واقع رانندگان و کامیون‌داران علیه فشار اقتصادی مضاعف که به دلیل سوء مدیریت اقتصادی نظام جمهوری اسلامی بر آن‌ها وارد می‌شود، اعتراض داشتند. سیاست‌گذاری اقتصادی دولت جمهوری اسلامی منجر به افزایش هزینه‌های اقشار مختلف جامعه از جمله رانندگان کامیون شده است. آن‌ها می‌گویند قیمت بیمه‌ها به ۳ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان در ماه رسیده، همچنین هزینه‌های تعمیرات، قطعات یدکی و عوارض جاده‌ای به اندازه غیرقابل تحملی افزایش یافته است. علاوه بر این، قوانین جدید جمهوری اسلامی باعث کاهش پارانه سوخت شده است؛ پیش‌تر پارانه حدود ۳۰۰۰ لیتر بود، اما در تاریخ آغاز اعتصاب به تنها ۵۰۰ لیتر کاهش یافته بود.

رانندگان کامیون با چالش‌های متعددی روبه‌رو هستند که آن را ناشی از سیاست‌گذاری و سوءمدیریت رژیم جمهوری اسلامی می‌دانند مانند ناامنی‌های گسترده به دلیل سرقت‌ها، مشکلات در دریافت ویزا و مجوزهای کاری بین‌المللی به دلیل تحریم‌ها علیه ایران، وضعیت نامناسب زیرساخت‌های جاده‌ای به دلیل بی‌توجهی مسئولان و موارد مشابه دیگر.

در ماه اردیبهشت ۱۴۰۴، صاحبان کامیون‌ها تصمیم گرفتند در اعتراض به فشار اقتصادی روزافزون ناشی از سوءمدیریت جمهوری اسلامی، دست به اعتصاب بزنند. مستنداتی وجود دارد که نشان می‌دهد صاحبان کامیون‌ها با توقف هم‌زمان تعداد زیادی کامیون، جاده‌ها را مسدود کرده‌اند و همچنین اعتصاب‌هایی که منجر به تعطیلی پایانه باربری شده است.

در تاریخ ۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۴، اتحادیه تشکل‌های کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران فراخوان اعتصاب سراسری از تاریخ اول خرداد ماه در سراسر ایران صادر کردند. بخشی از متن فراخوان اتحادیه به شرح زیر است:

«سال‌هاست با صبر، چرخ‌های اقتصاد کشور را به دوش کشیده‌ایم، اما در مقابل، جز بی‌توجهی، تحقیر، گرانی، و وعده‌های توخالی چیزی نصیب‌مان نشده است. سوخت نیست، اما انتظار حرکت هست. قطعه نیست، اما باید با پذیرش بازی با جان‌مان در جاده‌ها حرکت کنیم. هزینه گزاف بیمه را می‌گیرند ولی خدماتی در کار نیست. کرایه بار هست، اما یا پرداخت نمی‌شود یا با تأخیر و بی‌عدالتی باید آن را وصول کنیم. شرکت‌ها و واسطه‌ها خون ما را می‌مکند و کسی پاسخگو نیست.»

در سومین روز از اعتصاب سراسری کامیون‌داران در شماری از شهرهای ایران، تصاویری از میدان تره‌بار کازرون منتشر شد که بر اساس آن، شماری از رانندگان نیسان‌های آبی نیز از تحویل بار خودداری کرده و به جمع معترضان پیوسته بودند.

بر اساس اعلام اتحادیه تشکل‌های کامیون‌داران و رانندگان، صنف نیسان‌داران در برخی شهرها نیز به این اعتصاب پیوستند.

حق اعتراض رانندگان کامیون را باید به رسمیت شمرد

پیش از هر تحلیل و نقدی، باید تأکید کرد که اعتراض و حتی اعتصاب رانندگان کامیون به‌عنوان یک حرکت مدنی و یک اعتراض مدنی نه تنها یک واکنش طبیعی به مشکلات معیشتی و شغلی است، بلکه باید به‌عنوان حقی قانونی و انسانی به رسمیت شناخته شود. رانندگان کامیون یکی از ستون‌های اصلی زنجیره تامین و حمل و نقل کشور هستند و بی‌توجهی به مسائل آن‌ها می‌تواند به بحرانی در سطح ملی منجر شود.

درست است که اعتراض و اعتصاب حق هر صنف است، اما نحوه اجرای آن اهمیت بسیاری دارد. در هر اعتصابی سازمان‌دهی و برنامه‌ریزی و تدوam اعتصاب تا رسیدن به خواسته‌های اعتصاب‌کنندگان بسیار مهم است. به‌نظ می‌رسد اتحادیه‌ها و انجمن‌های رانندگان، یا بسیار ضعیف هستند، یا استقلال لازم برای پیگیری مطالبات خود را ندارند. در نتیجه، اعتراض‌ها بیش‌تر به شکل خودجوش، پراکنده و گاه احساسی برگزار می‌شوند. البته در سراسر ایران، متأسفانه تشکلهای بخش حمل و نقل جاده‌ای به دلیل ساختار ضعیف، مدیران ناکارآمد و ناآشنا با هنر مذاکره و استفاده از ابزار رسانه یا نداشتن استقلال مالی و حقوقی، از ایفای این نقش بازمانده‌اند. این نهادها باید خصوصاً مدیریت آن‌ها تقویت شوند.

در نتیجه وجود یک صدای واحد و مسؤول برای رساندن مطالبات رانندگان به گوش افکار عمومی و سایر تشکلهای و همچنین دولت و نهادهای تصمیم‌گیر، می‌تواند از بروز آشفتگی در اعتراضات جلوگیری کند. در چنین شرایطی، دولت نمی‌تواند نسبت به ریشه‌های اعتصاب رانندگان کامیون بی‌تفاوت باشد. هر بار که اعتراضی در این بخش شکل می‌گیرد، به جای پرداختن به دلایل اصلی آن، بیش‌تر شاهد واکنش‌های منفعل یا افراطی نهادهای امنیتی و انتظامی حکومتی هستیم. اما پرسش اصلی این‌جاست که چرا باید رانندگان به مرحله‌ای برسند که راهی جز اعتراض و اعتصاب برای پیگیری حقوق خود نبینند؟

اعتصاب رانندگان کامیون در ایران، آئینه‌ای است از مشکلات انباشته شده، سیاست‌های سرکوبگرانه و نادرست، و نبود تشکلهای قدرتمند در صنف‌های مختلف کشور. در ایران همچنان شاهد ناهماهنگی، پراکندگی و تبعات منفی در اعتراض و اعتصاب‌ها هستیم.

برای حل این مشکل، نیازمند این هستیم که فعالین و رهبران با تجربه جنبش‌ها و تشکلهای مختلف و مستقل، آستین‌ها را بالا بزنند و موانع و مشکلات را از سر سازمان‌دهی و رهبری و پیشروی جنبش‌های اجتماعی بگیرند. تنها در این صورت است که می‌توان از دل اعتراض، راحلی پایدار برای مشکلات مزمن جنبش‌های اعتراضی ارائه داد.

رانندگان از لحاظ میزان دستمزد به سه دسته تقسیم می‌شوند

به گفته معاون امور بیمه‌ای سازمان تامین اجتماعی رانندگان از لحاظ میزان دستمزد به سه دسته تقسیم می‌شوند؛ گروه اول که شامل رانندگان کامیون، تریلی، اتوبوس بین شهری است و کل دستمزدشان در ماه ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است و میزان حق بیمه این گروه طبق قانون، چهار میلیون و ۷۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده است.

محمّدی گفت: گروه دوم شامل رانندگان کامیونت و تاکسی بین شهری است که درآمد ماهانه رانندگان این گروه، ۱۴ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان است و حق بیمه آن‌ها سه میلیون و ۹۰۰ هزار تومان است و گروه سوم که شامل رانندگان تاکسی درون شهری است، دستمزد ماهانه آن‌ها ۱۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان است و حق بیمه آن‌ها سه میلیون و ۱۰۰ هزار تومان است.

معاون امور بیمه‌ای سازمان تامین اجتماعی، تصریح کرد: تا سال ۱۴۰۳، در گروه اول میزان سهم حق بیمه راننده ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان بود و ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان هم حق دولت بود که از این میزان طبق قانون جدید برنامه هفتم پیشرفت، دولت تا یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان را به‌عنوان سهم خودش تقبل می‌کند و ۹۰۰ هزار تومان در نهایت به سهم بیمه‌گذار اضافه می‌شود.

وی گفت: در گروه دوم که دستمزدها پائین تر است، میزان مشارکت دولت در پرداخت حق بیمه، همان یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان است و در نهایت تفاوتی که راننده این گروه به عنوان حق بیمه باید پرداخت کند؛ ۵۰۰ هزار تومان است.

محمّدی تاکید کرد: در گروه سوم هم دولت یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان را به عنوان سهم منابع حاصل از هدفمندسازی به عنوان حق بیمه کمک می کند و راننده در نهایت ۱۴۰ هزار تومان به عنوان مابه التفاوت باید پرداخت کند.

معاون بیمه‌ای سازمان تامین اجتماعی افزود: شایعه ۲ برابر شدن حق بیمه رانندگان بازی با افکار عمومی است و طبق قانون پرداخت حق بیمه رانندگان از سوی دولت به صورت همان صورت ۲۷ درصد است.

مقاومت کامیون‌داران

شکستن اعتصاب کامیون‌داران به دلیل ماهیت حقیقی این صنف برای حکومت دشوار است. اگرچه پس از اعتصاب سال ۱۳۹۷، تعداد کامیون‌های تحت مالکیت شرکت‌ها بیش از دو برابر افزایش یافته و اشخاصی نظیر بابک زنجانی به این صنف وارد شدند اما همچنان بخش عمده کامیون‌ها در مالکیت رانندگان هستند.

در ایران ۵۵۲ هزار و ۳۰۷ راننده ماشین سنگین، ۴۳۳ هزار و ۳۸۸ دستگاه انواع کامیون را می‌رانند. از این تعداد، تنها ۲۹ هزار و ۶۴۸ دستگاه کامیون در اختیار شرکت‌هاست. موضوعی که نشان می‌دهد در این اعتصاب رانندگان و مالکان با هم همراه شده‌اند.

در اعتصاب کامیون‌داران، جمهوری اسلامی برای شکستن اعتصاب، باید با ۴۰۳ هزار و ۷۴۰ مالک کامیون که اشخاص حقیقی هستند مذاکره کند و این یکی از دشواری‌های شکستن اعتصاب اخیر است.

صرف‌نظر از اهمیت این اعتصاب که بر تمام بخش‌ها موثر است، وضعیت مالکیت کامیون‌ها زاویه دیگری است که حکومت با آن روبه‌روست. در حالی که سهم شرکت‌ها از مالکیت کامیون‌ها در ایران کمتر از هفت درصد است، این سهم در کشوری چون آمریکا، بیش از ۹۰ درصد گزارش شده است.

جمهوری اسلامی پس از اعتصاب سال ۱۳۹۷، برای تغییر این شرایط تلاش‌هایی انجام داده است. تا سال ۱۳۹۶، مجموعاً در کشور چهار هزار و ۳۰۸ شرکت و موسسه حمل و نقل و باربری فعال بود. از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۲، بیش از ۷۰۰ شرکت به این تعداد اضافه شده و رقم شرکت‌های حمل و نقل به پنج هزار و ۵۲ رسیده است.

به نظر می‌رسد شرکت‌های جدید، ناوگان گسترده‌ای در اختیار دارند چرا که در مقابل رشد ۱۷.۳ درصدی این شرکت‌ها، تعداد مالکیت کامیون‌های شرکتی از ۱۳ هزار و ۷۳۴ دستگاه در سال ۱۳۹۶ به ۲۹ هزار و ۶۴۸ دستگاه در سال ۱۴۰۲ رسیده است که نشان‌دهنده رشد ۱۱۶ درصدی است.

وضعیت و ارتباط احتمالی این شرکت‌های جدید با ساختار جمهوری اسلامی مشخص نیست. با این حال در جریان اعتصاب اخیر کامیون‌داران، ویدیوهای از کامیون‌های اعتصاب‌شکنی منتشر شده است که روی آن‌ها بیش‌تر نشان شرکت «دات وان» یا «آوان‌سیر» مشاهده می‌شود.

هر دوی این نشان‌ها متعلق به بابک زنجانی، متهم شناخته شده اقتصادی است که در اردیبهشت‌ماه، ناوگان کامیون خود را عمدتاً با کشنده‌های تانکر توسعه داده است.

در ویدیوهای تبلیغاتی، این شرکت مشخصاً فعالیت در بخش سوخت و فرآورده‌های نفتی را هدف‌گذاری کرده است.

جمعیت یک میلیون نفری

پراکندگی و تعداد بالای کامیون‌داران چالش دیگر پیش روی جمهوری اسلامی برای شکستن اعتصاب است. مجموع کارکنان دو غول خودروساز ایران، سایپا و ایران‌خودرو، سرجمع به ۱۰۰ هزار نفر نمی‌رسد، یا جمع کارگران نیشکر هفت‌تپه، پنج هزار نفر است.

تعداد نیم‌میلیون راننده کامیون و وابستگان آن‌ها در ایران یک میلیون و ۱۴۳ هزار و ۲۶۷ نفر است. این رقم برای جمعیت حدود ۹۰ میلیونی ایران قابل توجه است و در واقع یک درصد از جمعیت ایران مستقیماً به این صنف گره خورده است.

۱۰ استان در ایران، بیش از ۶۰ درصد رانندگان کامیون و خانواده‌های آنان را در خود جای داده‌اند: رتبه اول استان فارس با ۶۵ هزار و ۴۶۶ نفر که معادل ۱۲ درصد کل رانندگان کامیون کشور است. پس از آن استان اصفهان ۵۱ هزار و ۹۱۳ راننده، استان خراسان رضوی، ۴۶ هزار و ۴۶۰ راننده، استان آذربایجان شرقی، ۴۰ هزار و ۱۷۰ راننده و استان آذربایجان غربی، ۲۹ هزار و ۹۰۶ راننده را در خود جا داده‌اند. استان‌های خوزستان و کرمان، هر کدام با حدود ۲۲ هزار راننده، استان‌های همدان و کرمانشاه، هر کدام با حدود ۲۱ هزار راننده و استان لرستان با حدود ۲۰ هزار راننده در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

تعداد کامیون‌ها

مجموع کامیون‌های فعال در کشور ۴۳۳ هزار و ۳۸۸ دستگاه است. از این تعداد، ۱۲ هزار و ۳۸۷ دستگاه، کامیون‌های کوچک و وانت هستند که معادل حدود دو درصد کل ناوگان است.

۱۵۵ هزار و ۲۵۹ دستگاه، انواع کامیون‌های باری عمومی شامل باری، چوبی باری، فلزی بغل‌دار، چادری بغل‌دار، معمولی بغل‌دار و مسقف هستند.

از این دست کامیون‌ها برای حمل کالاهای عمومی مانند کالاهای بسته‌بندی‌شده، مصالح، یا بارهای خشک استفاده می‌شود و تفاوت آن‌ها بیشتر در نوع بدنه است.

۱۷ هزار و ۸۷ دستگاه نیز کامیون‌های تخصصی حمل مواد خاص هستند که سهم چهار درصدی از کل ناوگان دارند. انواع بونکر (نظیر کامیون‌های حمل سیمان)، تانکر و یخچال‌دار در این گروه طبقه‌بندی می‌شوند.

مهم‌ترین بخش در این ناوگان، گروه کامیون‌های سنگین و کشنده است.

۲۴۴ هزار و ۸۰۶ دستگاه انواع کشنده، بوژی (یا هزار چرخ، دارای ارابه‌های بسیار بزرگ)، کمپرسی و کمرشکن در کشور وجود دارد. ۱۹۸ هزار و ۶۳۸ دستگاه کشنده در این گروه، عملاً در راس هرم حمل و نقل جاده‌ای قرار گرفته‌اند.

این کشنده‌ها هستند که با تانکر، انواع سوخت را به جایگاه‌ها می‌رسانند یا فرآورده‌های نفتی را از پالایشگاه‌ها حمل می‌کنند. از طرفی، صنایع فولاد، معادن و تقریباً همه بخش‌ها با کمک همین گروه کالای خود را جابه‌جا می‌کنند.

بیش‌ترین تردد کامیون‌ها

بیش از ۵۶ درصد تردد کامیون‌ها مربوط به هشت استان کشور است. تهران، پایتخت ایران، با سه میلیون و ۸۲۷ هزار سفر سالانه، بالاترین نرخ تردد کامیون در کشور را در اختیار دارد. سهم این استان از مجموع تردد کامیون‌ها ۱۰ درصد است.

استان اصفهان که بخش بزرگی از صنایع کشور را در خود جا داده هم سهم مشابه ۱۰ درصدی دارد و سه میلیون و ۵۸۶ هزار سفر در سال دارد.

پس از این دو، استان‌های فارس و خوزستان قرار دارند. این استان‌ها به ترتیب دو میلیون و ۶۶۶ هزار و دو میلیون و ۴۷۷ هزار سفر سالانه داشته‌اند.

هر کدام از این دو استان سهم هفت درصدی از مجموع تردد کامیون‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. دو استان خراسان رضوی و کرمان نیز هر کدام حدود شش درصد از مجموع تردد کامیون‌ها را در خود دارند. این استان‌ها سالانه به ترتیب دو میلیون و ۳۳۶ هزار و دو میلیون و ۱۷۴ هزار سفر داشته‌اند. استان‌های یزد و آذربایجان شرقی به ترتیب با یک میلیون و ۸۹۴ هزار و یک میلیون و ۷۳۲ هزار سفر در رتبه‌های بعدی قرار دارند. هر کدام از این استان‌ها سهم پنج درصدی از مجموع تردد کامیون‌های کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

استان‌های مازندران، مرکزی و هرمزگان، هر کدام با چهار درصد، آذربایجان غربی و البرز هر کدام با سه درصد و بوشهر، زنجان، سمنان، سیستان و بلوچستان، قزوین، کردستان، کرمانشاه، گلستان، گیلان و همدان، هر کدام دو درصد از مجموع تردد کامیون‌های کشور را در خود جای داده‌اند. سهم سایر استان‌ها در حدود یک درصد از مجموع تردهاست و دو استان کهگیلویه و بویراحمد و ایلام، کمتر از یک درصد از مجموع تردد کامیون‌ها را به خود اختصاص داده‌اند.

سایر اعتراضات در ایران

همزمان با آغاز اعتصاب کامیون‌داران، کارگران شرکت ذوب‌آهن اصفهان هم روز شنبه ۵ آذر ماه برای دومین بار در ۱۰ روز گذشته اعتصاب کردند. در جریان این اعتصاب، همه کارگران شیفت صبح تمامی بخش‌های این کارخانه در اعتراض به متحقق نشدن وعده‌های مسئولان در محوطه ذوب آهن اصفهان تجمع و اعتصاب کرده‌اند. ذوب آهن اصفهان یک شرکت مادر با چهار هزار نفر پرسنل و تولیدکننده فولاد ساختمانی و ریل است و کارگران در جریان اعتصاب روز شنبه خود شعارهای اعتراضی از جمله شعار «کارگر داد بزن، حقت رو فریاد بزن» سردادند. پیش‌تر، در روزهای ۲۴ و ۲۵ آبان‌ماه نیز کارگران ذوب آهن اصفهان دست به اعتصاب گسترده‌ای زده بودند، اما مدیران شرکت ذوب آهن و نماینده وزارت کار با حضور در میان کارگران به آن‌ها وعده داده بودند که خواسته‌های آن‌ها را محقق خواهند کرد.

کارگران در جریان اعتصاب دو روزه خود در ۲۴ و ۲۵ آبان اعلام کردند در صورتی‌که تا روز ۵ آذر ماه خواسته‌های کارگران اجرا نشود، بار دیگر اعتصاب می‌کنند.

بنابر گزارش اتحادیه آزاد کارگران ایران، کارگران ذوب آهن اصفهان می‌خواهند که دستمزدها افزایش یابد و دیگر مطالبات‌شان متحقق شود و تاکید دارند که دستمزدهایشان نسبت به کارگران دیگر شرکت‌های فولاد پائین‌تر است. صدها نفر از کارگران کارخانه لوازم خانگی پارس در شهر صنعتی البرز هم روز شنبه ۵ آذر، در اعتراض به بی‌توجهی به مشکلات کارگران و توجه نکردن به خواسته‌هایشان اعتصاب کردند.

کارگران کارخانه لوازم خانگی پارس در جریان این اعتصاب با تجمع در محوطه این کارخانه به سر دادن شعارهایی چون «کارگر داد بزن، حقت رو فریاد بزن» پرداختند.

کارگران شرکت صنعتی تولیدی مرتب نیز روز شنبه ۵ آذر، اعتصاب کردند. این کارگران دلیل اعتصاب خود را «پرداخت نشدن ۹ ماه حقوق» خود عنوان کرده و در مقابل این شرکت تحصن کردند.

کارگران شرکت سرماآفرین در شهر صنعتی البرز نیز روز شنبه ۵ آذر، در اعتراض به سطح نازل دستمزدها و در مقابل رشد روزافزون نرخ تورم و گرانی‌ها اعتصاب کرده و در محوطه کارخانه دست به تجمع زدند.

کارگران جوشکار مجتمع فولاد بافق (فولاد ابوئی) هم روز شنبه ۵ آذر ماه در اعتراض به رعایت نکردن موارد ایمنی که به انفجار و کشته شدن ۲ نفر از همکارانشان منجر شد، اعتصاب کردند.

یک روز قبل از آغاز اعتصاب کارگران این مجتمع، سه کارگر جوشکار شاغل فولاد ابوئی واقع در مجتمع فولاد بافق که روی کمپرسور ۷۱ مشغول جوشکاری بودند در اثر نشت و انفجار لوله گاز تخلیه‌نشده دچار سوختگی شدید شدند که دو نفر از آن‌ها به نام‌های میثم اسماعیلی و داریوش عربزاده جان باختند و موسی یزدان‌پرست نیز دچار ۷۰ درصد سوختگی شد.

کارگران جوشکار این مجتمع فولاد روز شنبه ۵ آذر، در اعتراض به این وضعیت دست از کار کشیده‌اند و اعتصاب کرده‌اند.

از سوی دیگر، جمعی از کارگران نیروگاه سیکل ترکیبی سنندج روز شنبه ۵ آذر، در بیانیه‌ای ضمن تاکید بر همدلی و همراهی با جنبش آزادی خواهی مردم ایران، اعلام کردند که «استقرار نیروهای نظامی و شبه‌نظامی در داخل این نیروگاه» به «فضائی امنیتی، ایجاد مزاحمت و تشویش برای کارکردن و نیز ایجاد شبهه و حساسیت برای روستاهای قلیان و ننه» در همجواری نیروگاه سنندج منجر شده است.

آن‌ها در بیانیه خود افزودند: «ما اعتقاد داریم نیروگاه سنندج و هر مرکز تولیدی به مثابه بخشی از ثروت مردم نیازی به حضور نیروهای غیرهمکار ندارد و تامین امنیت محل کار به عهده خود کارگران آن محل کار و مردم همجوار است.»

در بیانیه کارگران نیروگاه سیکل ترکیبی سنندج آمده است: «ما کارگران ضمن اعلام لزوم خروج سریع نیروهای امنیتی از نیروگاه و عادی‌سازی وضعیت به مدیر نیروگاه و نهادهای امنیتی هشدار می‌دهیم نتایج زیانبار سیاست‌های امنیتی متوجه آن‌ها خواهد بود.»

صبح پنجشنبه هشتم خرداد، خبرگزاری تسنیم، وابسته به سپاه پاسداران، با نسبت دادن اعتراض کامیون‌داران به عوامل خارجی ادعا کرد که «در پی اقدام‌های اطلاعاتی دقیق سپاه ولی‌عصر خوزستان، افرادی با هویت مشخص که طی روزهای اخیر به تصویربرداری و ارسال فلم‌های متعدد از تجمع‌ها و اعتصاب کامیون‌داران در پایانه بار بندر امام خمینی به شبکه‌های معاند اقدام کرده بودند، شناسائی و دستگیر شدند.»

در ویدیوئی که رسانه وابسته به سپاه پاسداران از دستگیری این افراد منتشر کرده است، آن‌ها در حالی که لباس زندان به تن دارند، می‌گویند که در ارسال ویدیوها برای «رسانه‌های معاند» و انتشار در فضای مجازی، «فريب» خورده‌اند. مشخص نیست که این اعتراف‌ها تحت چه شرایطی از این افراد گرفته شده است.

اعتصاب کامیون‌داران طی هفته گذشته به یکی از مهم‌ترین موضوع‌های خبری در رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی تبدیل شده است. ویدیوهائی که مردم از نقاط مختلف ایران منتشر کرده‌اند هم نشان می‌دهد جاده‌ها به‌طور بی‌سابقه‌ای از حضور کامیون‌ها خالی شده است و گستردگی این حرکت اعتراضی را اثبات می‌کند.

رانندگان معترض با توقف کامل فعالیت‌هایشان، به شرایط دشوار معیشتی، افزایش بی‌رویه هزینه‌ها، نبود حمایت صنفی، و بی‌توجهی مسئولان به مطالبات‌شان اعتراض کرده‌اند و تاکید دارند که تا تحقق کامل خواسته‌هایشان، به اعتصاب ادامه خواهند داد.

در مقابل، مسئولان و رسانه‌های وابسته به جمهوری اسلامی، از یک سو تلاش دارند این اعتراض سراسری را به عوامل خارجی نسبت دهند و با کم‌اهمیت جلوه دادن آن، برخی رانندگان را به قاچاق سوخت متهم می‌کنند و از سوی دیگر، به امید پایان یافتن اعتصاب‌ها، وعده حل مشکلات را مطرح می‌کنند.

فاطمه مهاجرانی، سخن‌گوی دولت، روز چهارشنبه هفتم خرداد، اعلام کرد که در جلسه هیأت دولت، گزارشی از وضعیت اعتصاب کامیون‌داران و اقدام‌های وزارت راه و شهرسازی ارائه شد. او گفت: «دولت وظیفه دارد پاسخ‌گوی همه شهروندان باشد، صدای آن‌ها را بشنود و به نیازهایشان پاسخ دهد».

سخن‌گوی دولت به نقل از وزیر نفت هم افزود: «در صورتی که رانندگان در مسیر تعیین‌شده برایشان حرکت کنند، می‌توانند با نرخ قبلی در جایگاه‌ها سوخت‌گیری کنند».

در پیوند با همین موضوع، رئیس هیأت‌مدیره کانون رانندگان از توقف طرح سه‌نرخ شدن گازوئیل خبر داد و اعلام کرد که مقرر شده است برای بررسی اجرای این طرح، تمامی ابعاد تخصیص سوخت با حضور نمایندگان صنف کامیون‌داران، بررسی شود.

محمدرضا رضائی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، نیز از تدوین طرحی دوفوریتی برای رسیدگی فوری به مطالبات کامیون‌داران خبر داد و گفت: «این طرح پس از برگزاری چندین نشست رسمی در کمیسیون، با هدف ساماندهی وضعیت بیمه رانندگان، به‌روزرسانی نرخ کرایه و تامین سوخت، در دست تهیه است». در کنار وعده‌های مداوم مسئولان، سرکوب و ارباب معترضان و متصل کردن آن‌ها به عوامل خارجی هم ادامه دارد. جلال موسوی، نایب‌رئیس کانون کشوری کامیون‌داران، در گفت‌وگو با روزنامه پیام ما، مدعی شد: «برخی افراد با سوءاستفاده از نارضایتی این صنف، فضای ناامنی ایجاد کرده‌اند و اجازه نمی‌دهند رانندگان به کار خود بازگردند».

در همین راستا، رسانه‌های حکومتی مانند سایت جهان نیوز نیز اعتصاب کامیون‌داران را نشانه «بیرون افتادن دم خروس» دانسته و مدعی شده‌اند که نیروهای امنیتی تعدادی از هدایت‌کنندگان این «حرکت ضدایرانی» را که رانندگان را «با زور، تهدید و تخریب، مجبور به توقف کرده بودند»، دستگیر کرده‌اند.

اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران شامگاه چهارشنبه در بیانیه‌ای ضمن اشاره به اینکه اعتصاب سراسری کامیون‌داران به بیش از ۱۳۵ شهر گسترش یافته، اعلام کرد: «صدای ما اکنون در سراسر ایران پیچیده است».

این اتحادیه با تاکید بر این‌که این اتحاد و همبستگی، دیگر تنها صدای یک قشر خاص نیست، افزود: «این فریاد پژواک خواسته‌های بحق هزاران انسان زحمتکش است. با وجود تمام فشارها، ما همچنان ایستاده‌ایم».

این تشکل صنفی با ابراز تأسف از بازداشت رانندگان معترض در استان‌های چون اصفهان، هرمزگان، فارس، کرمانشاه، اردبیل و خوزستان، خواستار آزادی فوری و بی‌قیدوشرط تمامی بازداشت‌شدگان شد و در پایان، با لحنی قاطع اعلام کرد که نه نیروی انتظامی و نه سپاه، هیچ‌کدام نمی‌توانند اراده آنان را سست کنند.

اعتصاب گسترده کامیون‌داران اکنون نه‌تنها در رسانه‌های فارسی‌زبان که در رسانه‌های بین‌المللی نیز بازتاب یافته است. آسوشیندپرس در گزارشی با همین موضوع نوشت این اعتصاب‌ها که از پنجشنبه گذشته در بندرعباس، یکی از

مهمترین مراکز حمل‌ونقل و کشتیرانی ایران آغاز شد، اکنون به سراسر این کشور گسترش یافته و در حالی که تشدید می‌شود.

بحران‌های زیرساختی اقتصاد ایران

در شرایطی که صدای اعتراض به شیوه حکمرانی علی خامنه‌ای در میان مقامات جمهوری اسلامی، اندک اندک بلندتر از همیشه شنیده می‌شود، عیسی کلانتری، وزیر سابق کشاورزی و از مقامات باسابقه در دولت‌های جمهوری اسلامی، اعلام کرده است: «در این ۴۶ سال، ایران را نابود کرده‌ایم».

کلانتری در گفت‌وگویی صریح با سایت «انتخاب» با اشاره به گسترش بی‌سابقه فقر در کشور، گفته است: «حدود سه‌چهارم مردم ایران -یعنی چیزی بین ۷۰ تا ۷۵ درصد- زیر خط فقر زندگی می‌کنند».

این آمار بهروشنی با آمار رسمی فاصله زیادی دارد، چرا که منابع رسمی معمولاً از ۳۰ تا ۴۰ درصد جمعیت زیر خط فقر سخن می‌گویند. اصولاً حاکمیت همیشه آمارها را به نفع سیاست‌ها و مدیریت خود دست‌کاری می‌کند و به انکار واقعیت‌ها را دست می‌زند.

وی همچنین هشدار داده است که بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی کشور، به فرونشست شدید زمین در برخی مناطق منجر شده، به‌طوری که اکنون بخش‌هایی از شهر اصفهان عملاً «روی شش متر هوا» قرار گرفته‌اند.

هشدار درباره بحران فرونشست زمین و پیامدهای آن، موضوع تازه‌ای نیست. پیش از کلانتری، کارشناسان محیط زیست همچون محمد درویش بارها نسبت به سیاست‌های نادرست جمهوری اسلامی هشدار داده‌اند.

آنچه اظهارات کلانتری را متفاوت می‌کند، جایگاه پیشین او در ساختار رسمی قدرت است: یک مقام عالی‌رتبه که اکنون صریحاً از «نابودی زیرساخت‌های کشور» در نتیجه حکمرانی جمهوری اسلامی سخن می‌گوید. این را بگذارید کنار انتقاد مسعود روغنی زنجانی، رئیس پیشین سازمان برنامه و بودجه، که گفته بود خامنه‌ای اصولاً مخالف رفاه مردم است چون فکر می‌کند رفاه مردم را بی‌دین می‌کند.

نکته کلیدی در این نوع اظهارات این است که انتقادات از درون نظام و از سوی کسانی مطرح می‌شود که خود در پدید آمدن این وضعیت نقش داشته‌اند. اهمیت آن در این است که این صداها، معترض، هر روز بلندتر می‌شوند و به‌صورت مستقیم، سیاست‌های رهبر جمهوری اسلامی و فرماندهان سپاه پاسداران را زیر سؤال می‌برند.

عیسی کلانتری در حالی چنین آماری را اعلام می‌کند که به‌وضوح، مخاطب اصلی انتقادهای او رهبر جمهوری اسلامی و فرماندهان سپاه است حتی اگر نام آن‌ها را مستقیماً نبرد.

او سیاست‌های کلان اقتصادی را «ضد توسعه» می‌خواند و تأکید می‌کند که کشور را نمی‌توان با فقر اداره کرد. سخنی که این روزها میان مقامات منتقد بیش‌تر شنیده می‌شود.

عیسی کلانتری، با آمار تکان‌دهنده ۷۵ درصد جمعیت زیر خط فقر، عملاً روایت رسمی جمهوری اسلامی را به چالش می‌کشد. این در حالی است که خود او نیز سال‌ها در راس ساختار حکومتی حضور داشته و نمی‌توان نقش او را در رسیدن به وضعیت فعلی انکار کرد.

با این حال، سخنان او بازتابی از بحرانی عمیق‌تر است: صدای اعتراض و نقد به شخص رهبر و سپاه، اکنون نه فقط از سوی مردم معترض در خیابان، بلکه از درون حاکمیت نیز شنیده می‌شود. این همان شکافی است که طی سال‌های اخیر با خیزش‌های مردمی متعدد، هر روز عمیق‌تر شده و انسجام نظام را زیر سؤال برده است.

در همین چارچوب، مسائلی نظیر فساد ساختاری سپاه در حوزه تحریم‌ها، قاچاق نفت، مخالفت با FATF و بهره‌برداری مالی از با زدن به دشمنی با امریکا و اسرائیل، بیش از پیش به موضوع گفت‌وگو در سطح حاکمیت تبدیل شده است. منتقدان می‌گویند سپاه به‌عنوان فروشنده اصلی نفت، به اسم دور زدن تحریم‌ها، سود اصلی تحریم‌ها را به جیب می‌زند، در حالی که هزینه این مسیر را مردم با فقر و بیکاری می‌پردازند.

فرماندهان سپاه که عملاً جایگزین شرکت ملی نفت و بانک مرکزی شده‌اند، اکنون نفت را با تخفیف به چین می‌فروشند، پول آن در قالب یوان در بانک‌های چین بلوکه می‌شود و ایران مجبور است در ازای آن کالاهای گران‌قیمت و بی‌کیفیت چینی وارد کند. مثال اخیر آن، خرید سه هواپیمای دست دوم ایرباس با قیمتی سه‌برابر ارزش واقعی از چین بود. نمونه‌ای آشکار از فساد به اسم دور زدن تحریم‌ها.

این مدل حکمرانی، و دشمن‌سازی، نه تنها اقتصاد کشور را زمین‌گیر کرده، بلکه به ابزاری برای سودجویی گروه‌هایی در درون حاکمیت تبدیل شده است.

در راس این «برندگان تحریم»، فرماندهان سپاه قرار دارند. به گفته محمدحسین عادل، رئیس پیشین بانک مرکزی، حجم این رانت‌ها و ضررها و فسادهای ناشی از تحریم بالغ بر ۵۰ میلیارد دالر است.

اما مسأله به این‌جا ختم نمی‌شود. یکی از موانع جدی بهبود اوضاع اقتصادی، مخالفت خامنه‌ای و سپاه عدم شفافیت مالی، امکان پول‌شویی و انتقال‌های مخفیانه پول برای گروه‌های تروریستی نیابتی خود در کشورهای منطقه و حتی برای باندهای تبه‌کاری اروپائی است که با جمهوری اسلامی در ترور مخالفین همکاری دارند. برای ساختاری که خود متهم به تروریست و به حمایت مالی از گروه‌های تروریستی است، شفافیت چیزی جز تهدید نیست.

حسن روحانی، عیسی کلانتری، عباس آخوندی و شماری دیگر از مقامات پیشین جمهوری اسلامی، البته در رقابت‌های جناحی و برای سهم و امتیاز گرفتن بیش‌تر، حالا علناً می‌گویند که کشور در مسیر اشتباهی قرار گرفته است. مسیری که با «اقتصاد مقاومتی»، دشمنی دائمی با جهان و فساد سیستماتیک تعریف شده است. این شکاف در حاکمیت، در کنار خیزش‌های مردمی، می‌تواند به تضعیف تدریجی بنیان‌های نظام بینجامد و بقای آن را به خطر بیندازد.

ریشه همه این مشکلات و معضلات و بحران‌های فزاینده ایران، در ناکارآمدی ساختاری، فساد سیستماتیک و بی‌کفایتی حاکمیتی دارد که توان پاسخ‌گویی به ابتدائی‌ترین نیازهای جامعه را ندارد.

همه مقامات سیاسی، نظامی، امنیتی و اقتصادی جمهوری اسلامی و در راس همه رهبران خامنه‌ای چوپان دروغ‌گو هستند و همواره واقعیت‌های جامعه را انکار می‌کنند تا بر بی‌کفایتی و جنایت‌کاری خود سرپوش بگذارند.

از سوی دیگر، تنها هنر جمهوری اسلام در سرکوب و ترور اعدام و وحشت‌آفرینی است. اصلاً جمهوری اسلامی استاد تبدیل نارضایتی به خشم، و خشم به آتش است. آتشی که حالا دیگر دامن خودش را گرفته است. در شرایط کنونی، به‌نظر می‌رسد حکومت نه اراده‌ای برای حل ریشه‌ای مشکلات دارد و نه توانی برای مدیریت بحران‌هایی که از دل جامعه برخاسته‌اند.

در حالی که حاکمیت درگیر بحران هسته‌ای، مذاکره با امریکا و تقابل با اسرائیل است، قافیه را باخته و کمتر کسی در ایران امیدی به حل ساختاری بحران‌ها به دست جمهوری اسلامی دارد.

حالا اکثریت مردم ایران به این نتیجه رسیده‌اند که حالا باید از جمهوری اسلامی عبور کنند. مردم امروز ایران باور دارند که این حاکمیت توان تعامل با دنیای امروز را ندارد. جمهوری اسلامی، پاسخگوی نیازهای شهروند امروزی ایرانی، که آزادی، برابری، عدالت و رفاه بیش‌تر و تعامل با دنیای جدید می‌خواهد، نیست. مردم نمی‌خواهند سرکوب و وحشت بر زندگی‌شان حاکم باشد تا چه برسد بحران نان داشته باشند.

اعتراض نانوایان از تاخیر در پرداخت یارانه‌ها، ناکارآمدی سامانه «نانینو»، افزایش هزینه‌های آب، برق، گاز و مواد اولیه، و کاهش سهمیه آرد ریشه می‌گیرد. سود ماهانه بسیاری از نانوائی‌ها چیزی جز بقا در خط فقر نیست. قطعی‌های مکرر برق نیز خسارت مستقیم به تولید نان وارد می‌کند. پاسخ حکومت به نانو، اسپری فلفل بوده که واکنش منفی بسیاری از مردم را برانگیخته است، حتی آن‌ها که برانداز نیستند و از طرفداران نظام به‌شمار می‌روند، از این نوع برخورد با نانوایان عصبانی‌اند. در حالی که نان همواره در فرهنگ ایرانی با مفهوم «برکت» تعریف می‌شود و برخورد خشونت‌آمیز با نانو، بی‌احترامی به زن یا مرد شریفی است که تلاش می‌کند برای شما نانی تولید کند که در عوض برای خودش نانی روی سفره خانواده‌اش ببرد. زدن اسپری فلفل توسط نیروهای انتظامی به چنین انسان‌های، نهایت سرکوبگری و حشی‌گری کل حکومت است.

با این وجود، رسانه‌های حکومتی، از جمله روزنامه کیهان زیر نظر رهبر جمهوری اسلامی، خبرگزاری سپاه (فارس) و تابناک (نزدیک به محسن رضائی)، تلاش دارند اعتراضات را ناشی از «شایعات»، عوامل خارجی یا حتی «باج‌خواهی صنفی» جلوه دهند، نهادهایی چون سندیکای کارگران شرکت واحد و اتحادیه رانندگان، این اعتراضات را حق مسلم کارگران دانسته و از آن حمایت کرده‌اند.

حمایت‌ها از اعتصاب کامیون‌داران

۱۸۹ تشکل و فعال در جنبش «زن، زندگی، آزادی»، ضمن اعلام همبستگی با اعتصاب سراسری رانندگان کامیون و نانوائیان، اعلام کردند: «ما از اعتصابات رانندگان کامیون و نانوائیان قاطعانه حمایت می‌کنیم و آن را نه صرفاً صنفی، بلکه بخشی از یک مبارزه سیاسی و سراسری برای بازپس‌گیری نان و زندگی می‌دانیم.»

این بیانیه اضافه کرد: «ما گسترش اعتصاب در دیگر بخش‌ها و همزمانی آن‌ها را ضروری می‌دانیم. امروز بیش از همیشه حیاتی است که معلمان، کارگران بخش‌های تولیدی و خدماتی، پرستاران و کادر درمان، کسبه و مغازه‌داران و بازاریان، دانشجویان و دانش‌آموزان دبیرستان‌ها، با تشکیل شوراها و هسته‌های هماهنگی و اعتصاب‌های همزمان، جبهه مشترک علیه دشمن مشترک را قوی‌تر کرده و مسیر حرکت به‌سوی اعتصاب عمومی را هموار کنند.»

انجمن صنفی معلمان فارس، به‌عنوان نهادی مدنی و متعهد به دفاع از حقوق صنفی و کرامت انسانی، حمایت کامل خود را از مطالبات برحق و قانونی کامیون‌داران و رانندگان شریف و زحمتکش کشور اعلام می‌دارد.

انجمن صنفی معلمان فارس ضمن تاکید بر حق مسلم هر شهروند در بیان اعتراض، اعلام می‌دارد که برخوردهای امنیتی و قضائی با اعتراضات صنفی، نه‌تنها مغایر با اصول بدیهی حقوق شهروندی و قانون اساسی کشور است، بلکه باعث تعمیق شکاف اجتماعی و بی‌اعتمادی عمومی خواهد شد.

ما بر نکات زیر تاکید داریم:

خواسته‌ها و مطالبات کامیون‌داران و رانندگان باید به رسمیت شناخته شده و از مجاری قانونی و شفاف، با مشارکت نمایندگان صنفی آنان، بررسی و برآورده گردد.

هرگونه برخورد امنیتی و قضائی با معترضان صنفی می‌بایست فوراً متوقف و بازداشت‌شدگان آزاد شوند.

حل ریشه‌ای مشکلات صنفی کامیون‌داران و رانندگان، از جمله رسیدگی به شرایط سخت جاده‌ای و ضعف ایمنی راه‌ها، نه‌تنها یک ضرورت اقتصادی بلکه یک وظیفه اخلاقی و اجتماعی در راستای عدالت و توسعه پایدار است.

کرامت و منزلت انسانی تمامی اقشار جامعه، به ویژه نیروهای مولد کشور همچون کارگران، معلمان، پرستاران و سایر زحمتکشان، باید محور اصلی سیاست‌گذاری‌های کلان کشور قرار گیرد.

ما باور داریم که مسیر توسعه، تنها از رمگذر گفت‌وگو، شنیدن صدای مردم، و التزام عملی به اصول عدالت اجتماعی و کرامت انسانی می‌گذرد.

انجمن صنفی معلمان فارس-هفتم خردادماه ۱۴۰۴

سندیکای کارگران شرکت واحد نیز با انتشار بیانیه‌ای، از اعتصاب و خواسته‌های این رانندگان حمایت کرد و اعتصاب را حق قانونی همه کارگران خواند.

کامیون‌داران و رانندگان معترض می‌گویند سهمیه گازونیل آن‌ها کاهش یافته، بهای بیمه افزایش یافته، کرایه جمل بار پائین نگه داشته شده و دیگر مطالبات صنفی‌شان نیز محقق نشده است.

«پرداخت عادلانه کرایه، تامین قطعات و خدمات، توزیع سوخت کافی، واقعی شدن هزینه بیمه و عادلانه بودن عوارضی جاده‌ها» از جمله مطالبات کامیون‌داران و رانندگان خودروهای سنگین اعلام شده است.

جمعی از نهادهای فعال در جنبش دانشجویی ایران با انتشار بیانیه‌ای مشترک برای حمایت حداکثری از اعتصابات سراسری کامیون‌داران، نوشتند: «کامیون‌داران ایرانی امروز آگاهانه و مسئولانه، در خط مقدم مبارزه‌ای ایستاده‌اند که خواسته‌های عمومی را نمایندگی می‌کند.»

در این بیانیه با اشاره به «پیوند ناگسستنی حاکمیت جمهوری اسلامی با بی‌کفایتی، استبداد، سرکوب، جنایت و کشتار»، آمده: «این اعتصاب، بازتابی از دردهای یک ملت آزادی‌خواه و تجسم اراده‌ای برای رهائی است.»

آنان همچنین از دیگر انجمن‌ها، سازمان‌ها، اصناف، اتحادیه‌ها و شخصیت‌های فرهنگی، هنری، سیاسی و اجتماعی در داخل و خارج از کشور درخواست کردند «با صدائی رسا از این اعتصاب سراسری پشتیبانی کنند و پژواک آن را به گوش جهان برسانند.»

بر اساس این بیانیه، «اصناف و اتحادیه‌ها به عنوان نیروی اجتماعی و اقتصادی، نقشی موثر و کلیدی در کنشگری شهروندان علیه حاکمیت جمهوری اسلامی ایفا می‌کنند؛ نیروی که با بهره‌مندی از توان اجرایی و عملیاتی، سازماندهی و خشونت‌پرهیزی، بستری ویژه برای مطالبه‌گری، اعتراض و مبارزه فراهم می‌کند.»

این بیانیه از سوی انجمن‌های آیکویا، دانشجویان دانشگاه تورنتو برای ایران آزاد، دانشگاهیان ایرانی برای آزادی، خبرنگارانه امیرکبیر و ما دانشجویان ایرانی هستیم، منتشر شده است.

در ادامه اعتصاب سراسری کامیون‌داران، دو انجمن صنفی معلمان در استان‌های کرمانشاه و فارس با انتشار بیانیه‌هایی، حمایت خود را از مطالبات این قشر زحمت‌کش اعلام و برخوردهای امنیتی با رانندگان معترض را محکوم کردند.

انجمن صنفی فرهنگیان اسلام‌آباد غرب، در بیانیه‌ای نوشت که مشکلاتی چون گرانی، تورم، بیمه ناکارآمد و جاده‌های ناامن دلیل شکل‌گیری این اعتراضات است و تاکید کرد که حاکمیت به‌جای حل مسأله، به سرکوب و تهدید معترضان پرداخته است.

این انجمن، اعتراض کامیون‌داران را به‌حق دانسته و بر همبستگی اقشار مختلف برای مقابله با «ستم و اجحاف» تاکید کرده است.

همچنین انجمن صنفی معلمان فارس با اشاره به ریشه‌های ساختاری و معیشتی اعتراضات، از جمله نرخ پائین کرایه‌ها، نبود امنیت شغلی و ضعف زیرساخت‌های جاده‌ای، از حمایت کامل خود از کامیون‌داران خبر داد و نوشت که برخورد امنیتی با مطالبات صنفی «مغایر با حقوق شهروندی و قانون اساسی» است.

این انجمن خواستار آزادی فوری بازداشت‌شدگان و رسیدگی به خواسته‌های رانندگان شد.

کاربرانی با راه اندازی هشتگ‌هایی مانند «#اعتصاب_کامیون‌داران» حمایت عمومی خود را ابراز کردند. پویش‌هایی محدود، اما نشان‌گر همدلی بخشی از جامعه با این گروه شغلی.

این همبستگی‌ها، هرچند به شکل تجمع یا اعتراض خیابانی نبوده، اما بازتابی از درک مشترک نسبت به شرایط دشوار اقتصادی و اجتماعی کشور است. برخی تحلیل‌گران معتقدند این نوع واکنش‌های غیررسمی، به تقویت سرمایه اجتماعی میان اقشار مختلف جامعه کمک می‌کند.

هرچند این نوع اعتراض‌ها با مطالباتی مشخص و حرفه‌ای آغاز می‌شوند، اما در بستر بی‌اعتمادی عمومی، ناکارآمدی ساختارهای تصمیم‌گیری و فشار معیشتی، به سرعت رنگ و بویی سیاسی و اجتماعی می‌گیرند. تا جایی که هر حرکت صنفی می‌تواند به نشانه‌ای از یک مقاومت اجتماعی گسترده‌تر بدل شود.

بیانیه چهار تشکل کارگری: راهی جز اتحاد برای تغییر بساط ننگین کنونی وجود ندارد

چهار تشکل سندیکای کارگران نیشکر هفت‌تپه، گروه اتحاد بازنشستگان، کارگران بازنشسته خوزستان و کمیته هماهنگی برای کمک به ایجاد تشکل‌های کارگری، در بیانیه‌ای از اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان خودروهای سنگین حمایت کردند.

در بخشی از این بیانیه آمده است: «اتحاد و همبستگی و حمایت بخش‌های مختلف اقشار زحمت‌کش و جنبش‌های مترقی جاری جامعه با اعتصاب کامیون‌داران و رانندگان نشان‌دهنده پیوند خواست‌های اکثریت زحمت‌کش تحت ستم، استثمار و تبعیض علیه مشتی اقلیت برخوردار ز الوصف است که رمقی در جان‌های فرسوده از کار و نانی بر سفره خانواده‌ها باقی نگذاشته‌اند.»

این بیانیه تاکید کرد: «هیچ نیرو و اراده‌ای جز اتحاد حمایت‌گرا نه خودمان برای تغییر این بساط نکبت‌بار و ننگین کنونی، وجود ندارد. ما در آغاز راهیم و باید برای تغییر سرنوشت خود پشتیبان و حمایت‌گر هم باشیم.»

حمایت جعفر پناهی و برخی هنرمندان

همزمان با هفتمین روز اعتراض هماهنگ کامیون‌داران در ایران، کاربران در رسانه‌های اجتماعی با هشتگ «اعتصاب» از این صنف و اعتراضات آن‌ها حمایت کردند.

جعفر پناهی، فلم‌ساز معترضی که به تازگی جایزه نخل طلای کن را برنده شد و چند روز پیش به ایران برگشت است نیز در اینستاگرام خود، اعتصاب کامیون‌داران را «فریادی بلند به حکومت» خواند.

پناهی نوشت کامیون‌داران با اعتصاب خود به جمهوری اسلامی می‌گویند: «دیگر بس است. این همه ظلم و غارت را تمام کنید، قبل از اینکه همه چیز از دست برود و هیچ چیز برای این مردم باقی نماند.»

انجمن فرهنگیان هرسین در بیانیه‌ای، گسترش ستم سیستماتیک بر زندگی اقشار مختلف مردم را واقعیتی هولناک خواند که انکار آن، موجب ستم مضاعف و باز تولید از سوی «اربابان قدرت و ثروت» می‌شود.

این انجمن نوشت: «ما مطالبات کامیون‌داران و اعتصاب و اعتراض آنان را برای استیفای حقوق خویش به رسمیت می‌شناسیم، جانب‌داری مردم از خواست‌های آنان را کنشی عقلانی و انسانی می‌دانیم و به کارگیری ابزار خشونت از سوی حاکمان در برخورد با این قشر ستم‌دیده را محکوم می‌کنیم.»

کتایون ریاحی، بازیگر سینما که به‌دلیل همراهی با مردم در جریان خیزش «زن، زندگی، آزادی» بازداشت و سپس ممنوع از کار شد، با انتشار پیامی در اینستاگرام از اعتصاب سراسری کامیون‌داران حمایت کرد و نوشت: «بار شرافت ایران بر دوش کامیون‌داران.»

مهدی یراحی، خواننده پاپ نیز نوشت: «سرکوب کامیون‌داران فقط آتش خشم مردم را شعله‌ورتر می‌کند.» او خواستار حمایت از آن‌ها شد.



نتیجه‌گیری

در حالی‌که در جمهوری اسلامی ایران قانون کار اجازه توقف کاری را می‌دهد، چنین اعتصابی به‌لحاظ گستردگی ملی و تداوم زمانی، کم‌سابقه محسوب می‌شود.

روزنامه اصول‌گرای کیهان تحت نظارت مستقیم رهبر در واکنش به این اعتراض‌ها، برخی از معترضان را «عناصر فرصت‌طلب» خوانده و مدعی شده که آنان قصد سوءاستفاده از «مطالبات اقتصادی و صنفی فعالان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای» را دارند.

اعتصاب سراسری کامیون‌داران در ایران نشان‌دهنده نارضایتی گسترده رانندگان و کامیون‌داران از وضعیت اقتصادی و سوءمدیریت نظام است.

خبرگزاری رکنا پنجم خرداد در گزارشی به موضوع نارضایتی کامیون‌داران به‌دلیل نگرانی از طرح سہ‌نرخ شدن گازوئیل، مشکلات معیشتی، افزایش حق بیمه، مشکلات تخصیص سهمیه سوخت، گرانی لاستیک، روغن و لوازم یدکی، پائین بودن کرایه‌ها، افزایش عوارض جاده‌ای و وضعیت نامناسب جاده‌ها پرداخت.

اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران چهارم خرداد در بیانیه‌ای از حمله نیروی انتظامی با اسپری فلفل به برخی از همکارانشان و بازداشت چند نفر از آن‌ها خبر داد.

بهار سال گذشته نیز رانندگان کامیون به شیوه اختصاص سهمیه گازوئیل و عدم تناسب افزایش کرایه‌ها با هزینه‌ها اعتراض کردند و کامیون‌داران در تهران، کامیون‌های خود را در اتوبان بابائی متوقف کرده و دست به اعتصاب زدند.

در سال‌های اخیر، رانندگان کامیون بارها در سراسر ایران دست به اعتراض و اعتصاب زده‌اند. در اردیبهشت ۱۴۰۴، این اعتراضات به اوج خود رسید و اعتصاب سراسری منجر به مسدود شدن جاده‌ها و تعطیلی پایانه‌های باربری شد. اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان با صدور بیانیه‌ای این اقدام را «صدای رسای یک ملت» نامید و از رانندگان حمایت کرد. برای حل این بحران، حکومت باید به خواسته‌های رانندگان توجه کند و اقداماتی جدی برای بهبود وضعیت اقتصادی و صنفی آن‌ها انجام دهد. در غیر این صورت، این اعتصابات می‌تواند به یک بحران جدی‌تر تبدیل شود و اقتصاد کشور را با مشکلات بیش‌تری مواجه کند.

نبود نظارت موثر بر پایانه‌ها و درخواست برای حذف دلالان و واسطه‌ها

نبود امکانات رفاهی و بهداشتی در پایانه‌های باربری و مرزی

افزایش امنیت جاده‌ها و رسیدگی به وضعیت مسیرهای پرتردد

پیام روشن اعتصابیون این است که اگر سوخت و معیشت راننده تامین نشود، چرخ کامیون نمی‌چرخد و بدون آن، چرخ اقتصاد کشور هم به مشکل می‌خورد. بی‌توجهی به این هشدارها می‌تواند تبعات بلندمدت داشته باشد؛ از گرانی گسترده کالاها گرفته تا آسیب به اصناف و تولیدکنندگان.

اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران در بیانیه خود تاکید کرده است که با وجود «سختی و فشار» در روزهای اعتصاب، «صدای اتحادمان بلندتر شد و گام‌هایمان استوارتر.»

اعتصاب کامیون‌داران در کنار دیگر خیزش‌ها و اعتراضات علامت روشنی از وضعیت انفجاری جامعه ایران و تجلی اعتراض علیه ساختار معیوب حکمرانی ولایت فقیه است. در حالی‌که رژیم حاکم تلاش داشت با ابزارهای تهدید و تطمیع این حرکت اعتراضی را در نطفه خفه کند، تداوم و گسترش این اعتصاب نشان داد که مطالبات صنفی، به‌ویژه در بستر فروپاشی اقتصادی، به‌سراعت به مقاومت سیاسی بدل می‌شوند.

جامعه ایران سخت درگیر بحران اقتصادی شدیدی است که بخشی از آن ناشی عمده آن از سوءمدیریت داخلی و بخشا هم به‌دلیل تحریم‌های بین‌المللی است. قطع برق در شهرهای بزرگ به مسأله‌ای روزمره بدل شده است.

در سال‌های اخیر، موج‌های متعددی از اعتراضات در کشور شکل گرفته که هر بار با سرکوب شدید نیروهای امنیتی مواجه شده‌اند.

اعتصاب کامیون‌داران، اعتراض به شرایطی است که سال‌هاست نیرو کار و مولد و تحت ستم جامعه را زیر فشار قرار داده است. آنچه این اعتصاب را برجسته می‌کند، همگرایی آن با نارضایتی‌های عمومی و فراتر رفتن آن از چارچوب صنفی به یک کنش اجتماعی و سیاسی سراسری است.

پنج‌شنبه هشتم خرداد- جوزا- ۱۴۰۴- بیست و نهم می ۲۰۲۵